

6.510

16.746 1/423

# CRONACHE DELLA GUERRA

ROMA - ANNO IV - N. 26 - 27 GIUGNO 1942 - XX • SPEDIZIONE IN ABBON. POSTALE



**Lire 1,50**



*Vietato  
al nemico*

IN MARMARICA: PRIGIONIERI DI TUTTI I COLORI

# CRONACHE DELLA GUERRA

Direzione e Amministrazione - Roma - Città Universitaria - Tel. 499-532

**PUBBLICITÀ**

Milano - Via Manzoni, 14 - Tel. 14.360

**ABBONAMENTI**

Italia e Colonia: annuale L. 70 semestrale L. 35 trimestrale L. 20  
Estero: annuale L. 130 semestrale L. 70 trimestrale L. 40

**Fascicoli arretrati L. 2 cadauno**

A risparmio di maggiori spese di vaglia versare l'importo degli abbonamenti e delle copie arretrate sul  
**CONTO CORRENTE POSTALE 1/24910**  
**TUMMINELLI EDITORE - ROMA - Città Universitaria**

Non spedire a parte una lettera o una cartolina con le indicazioni relative al versamento quando tali indicazioni possono essere contenute nello spazio riservato alla causale del versamento nel Bollettino di C/C Postale.

**Esce ogni sabato in tutta Italia e costa lire 1,50**

I manoscritti anche se non pubblicati non si restituiscono.

**TUMMINELLI EDITORE - ROMA**



*Fate una cura di*

## ELMITOLO!

L'Elmitolo è un antisettico efficace dei reni, della vescica e delle vie urinarie.

Interpellate il vostro medico.

Aut. Prot. Milano N. 43199 - EVIS



Sono in vendita in limitato numero di copie le copertine in mezza tela e rilievo e l'indice per i volumi **PRIMO, SECONDO, TERZO**

di

## CRONACHE DELLA GUERRA

I collezionisti potranno riceverle franco di porto in Italia versando

**LIRE VENTICINQUE**  
CADAUNA

sul C./C. Postale n. 1/24910 intestato a

**TUMMINELLI EDITORE - ROMA, CITTÀ UNIVERSITARIA**

**ABBONATI!** Provvedete in tempo utile al rinnovo dell'abbonamento usando il nostro C/C Postale N. 1/24910 - Tutte le indicazioni possono essere contenute sul detto Bollettino o sul Modulo di Vaglie Postale. Scrivete ben chiaro oltre al Vostro nome e cognome e indirizzo la parola: **RINNOVO**



SE L'EPIDERMIDE BRUCIA...

## GIBBS

### TALCO BORATO!

L'uso giornaliero del rasoio provoca inevitabilmente irritazioni e bruciori alla pelle del volto. La Ditta GIBBS ha creato un TALCO BORATO che, per la sua particolare composizione, possiede spiccate qualità rinfrescanti e assorbenti, particolarmente indicate per eliminare gli inconvenienti succennati.

Giornaliero  
Igiene  
Bellezza  
Buona  
Salute



A. STABIMINI - ITALIANI GIBBS - MILANO

# ALDO FERRABINO

## NUOVA STORIA DI ROMA

IN PREPARAZIONE  
**TRE VOLUMI IN ROTOCALCO**  
CON CIRCA 1500 ILLUSTRAZIONI

Questa Storia segue l'espandersi del dominio Romano: dalla prima forte conquista d'oltre Tevere all'ultima, che valicò insieme il Danubio e l'Eufrate: dunque da Camillo a Traiano. Tale espansione ebbe pause, non ebbe ritorni. Essa fu la realtà di cinque secoli continui. Collaborarono all'impresa i dittatori e i consoli, i triumviri e i principi. Popoli d'altri nemici od ignoti ricevettero tutti da ultimo una legge sola e comune: «*salva publica suprema lex*». Per comodo del lettore, il racconto sarà distribuito nel modo seguente:

PRIMO VOLUME - DA CAMILLO A SCIPIONE  
SECONDO VOLUME - DA SCIPIONE A CESARE  
TERZO VOLUME - DA CESARE A TRAIANO

**TUMMINELLI EDITORE - ROMA, CITTÀ UNIVERSITARIA**



La certezza nella vittoria finale espressa dai combattenti italiani nel mosaico in cui si legge: "Duce, vinceremo" e viene indicata la direzione: "Per il Cairo" (R.D.V.)



Sul fronte di Crimea prima del balzo offensivo (R.D.V.)

L'avvenimento saliente, di portata mondiale, della settimana scorsa, è la caduta di Tobruk (21 giugno). Questa piazzaforte era l'ultimo lembo della nostra colonia libica rimasto in mano al nemico. Era, inoltre, una posizione che rendeva meno efficiente la nostra attività mediterranea e dalla quale il nemico poteva prendere le mosse per un ritorno offensivo in Cirenaica. Con la riconquista di Tobruk le posizioni si sono invertite. Tobruk non è più una minaccia verso occidente, ma una minaccia verso oriente. L'importanza del possesso di Tobruk è oggi di gran lunga maggiore che nel passato, poiché il valore aeronavale di tale posizione è enormemente accresciuto dopo che anche Creta è caduta nelle mani dell'Asse. Con Tobruk gli inglesi hanno perduto una fortissima posizione difensiva nel sistema mediterraneo e noi abbiamo acquistato qualcosa di più di una potente posizione offensiva: abbiamo definitivamente saldato il nostro predominio mediterraneo.

La caduta di Tobruk ha destato un'impressione enorme in Inghilterra e negli Stati Uniti, dove, a quanto pare, la notizia è giunta assolutamente inattesa. Fino alla vigilia, infatti, la propaganda anglo-americana affermava che la posizione di Tobruk resisteva « brillantemente » nonostante i formidabili colpi dell'Asse. Il brusco risveglio ha sollevato un'ondata di indignazione contro Churchill, che è categoricamente invitato dalla stampa a dare spiegazioni. Si invocano anche inchieste severe per accertare le responsabilità. Chi meglio di tutti riassume il pensiero dell'opinione pubblica, eccitata, è il *Daily Mail*. « Il generale Rommel ha raggiunto il suo obiettivo principale: sconfiggere l'Ottava Armata, in modo da rendere necessario l'invio di rinforzi in Egitto per la rotta del Capo di Buona Speranza. Si tratta di un ulteriore grave problema che viene imposto alla nostra marina mercantile. La distanza tra l'Inghilterra e Suez, via Capo di Buona Speranza è di circa 12 mila miglia e si sa che le navi possono compiere in un anno due o tre viaggi. L'Egitto d'altra parte costituisce una delle più importanti posizioni strategiche della guerra e noi non possiamo arrenderci a lasciare le nostre unità

## LA RICONQUISTA DI TOBRUK

DECISIVA VITTORIA MEDITERRANEA — AMARI COMMENTI BRITANNICI — UN NUOVO INCONTRO CHURCHILL-ROOSEVELT A PORTE CHIUSE — LA CRISI DEL TONNELLAGGIO ANGLO-AMERICANO — LE CLAUSOLE SEGRETE DEL PATTO ANGLO-SOVIETICO — LA LEGA DELL'INDIPENDENZA INDIANA



Reporti del CSIR alla conquista di un nodo ferroviario (R. G. Luce - Berard)

navanti in Egitto a corto di rifornimenti. La rotta del Mediterraneo è fuori questione. Le perdite sarebbero gravissime. Già dobbiamo assumerci rischi per rifornire Malta, ma il materiale occorrente per quell'isola è infinitesimale a paragone di quello che occorre per la Libia. Oltre a queste necessità, abbiamo le altre gravissime costituite dall'invio di materiali alla Russia, via Murmansk. Dobbiamo anche tenere presenti le necessità dell'India e di Ceylon. La guerra, in sostanza, per quanto riguarda gli Stati Uniti e l'Inghilterra, è diventata un problema di navi. Gli alleati stanno perdendo un maggior numero di navi di quante ne costruiscono. Le navi diminuiscono mentre i bisogni aumentano. Quando potrà essere rovesciato questo stato di cose? Dalla risposta a tale domanda dipendono le sorti della guerra. La risposta deciderà anche la data in cui le nazioni alleate cesseranno di essere sulla difensiva e potranno passare all'attacco. E' inutile gridare per nuovi fronti mentre ci riesce difficile rifornire quelli che già esistono.

Ogni commento stupirebbe l'esemplare saggezza di simili considerazioni!

Mentre Tobruk cadeva, Churchill si trovava a Washington, dove era giunto improvvisamente il giorno 19, accompagnato da Sir Alan Brooke, capo dello Stato Maggiore Generale Imperiale, dal generale Ismay segretario del Comitato dei capi di Stato Maggiore e da altre personalità. Secondo la « Reuter », il motivo principale di questo viaggio precipitoso di Churchill si deve ricercare nella gravissima crisi del tonnellaggio che colpisce gli alleati anglosassoni. E' probabile che questa informazione dell'Agenzia ufficiale risponda a verità. E' comunque indubitato che il viaggio di Churchill ed i relativi colloqui a porte chiuse sono la riprova delle difficoltà nelle quali si dibattono l'Inghilterra e gli Stati Uniti. Tutti i loro disegni sono falliti, tutte le loro previsioni smentite dagli avvenimenti. Oggi il problema anglosassone per gli anglosassoni è quello dei trasporti. Non si passa, o solo a stento si passa e con perdite rovinose, per quante sono le vie marittime dal Mar Caribico al Glaciale, dal Mar Nero al Golfo di Bengala, dalle coste africane a quel







I nipponici alle Aleutine ha rappresentato un duro colpo per i «fronti interni» del nuovo mondo. Da quando Roosevelt ebbe ad enunciare la temeraria politica del bastone da adoperarsi contro il potente rivale orientale, gli americani si convinsero d'una sola cosa: e cioè che la migliore difesa dei loro traffici, dei loro possedimenti e delle loro stesse coste consisteva unicamente nell'offesa. Soltanto un'aggressione del territorio giapponese, compiuta dallo stotofotiche «fortezze volanti» avrebbe avuto delle possibilità risolutive, nel senso di costringere l'avversario ad allentare la stretta. Questa idea fece largamente strada, anche tra i tecnici. Ne avemmo una prova nel tentativo di intimidazione compiuto da apparecchi statunitensi sul suolo nipponico. Tutto lo spirito pubblico, eccitato dalla paradossale stampa di Nuova York, con i suoi immaginifici ed iperbolici progetti di costruzioni venne teso, allora, in questa battaglia cartacea che avrebbe dovuto preludere a quella reale. Vi fu un quarto d'ora nel quale, tra sbalordimenti ed interviste, si concluse per l'imminente annichimento dell'orgogliosa potenza nipponica, sorta a contrastare le vie della gloria e della ricchezza anglo-sassoni. Questo quarto d'ora è recentissimo: e l'eco degli entusiasmi è stata così clamorosa da varcare gli Oceani e giungere, senza affievolirsi, fino a noi. Da Dutch Harbour (nell'isola di Unalaska) alle coste del Giappone, la distanza è di 2.500 km. Questo spazio, secondo le illusioni dei fronti interni nordamericani, poteva ben essere coperto dai bombardieri diretti contro Tokio. Perciò ogni speranza era logicamente riposta nell'offesa organizzata con l'attrezzamento di quella base, di seconda classe finora, per poter affrontare i formidabili compiti che le venivano richiesti. L'insediamento nipponico in un gruppo delle Aleutine — il cui nome non viene reso ancora noto — fa cadere questa speranza ed aumenta la distanza tra basi e territorio nemico fino a 3.400 km. (Midway); cioè assolutamente fuori dell'autonomia degli apparecchi oggi in servizio.

## CONTI E... CONTI

La fantasia popolare s'è sbrigliata, in America, di fronte alle cifre presidenziali. Queste cifre hanno servito di motivo propagandistico sia all'interno che all'estero. In modo che è stato facile, allineando aerei più aerei e navi più navi, giungere

## FRONTI INTERNI

# L'INESORABILE DILEMMA

alla conclusione voluta: dopo un'affannosa corsa alla parità, le forze «alleanze» dovrebbero, in un tempo X, avere matematicamente il sopravvento. Mai la matematica s'è rivelata così fallace nella pratica realtà come in questa applicazione strategica. I fronti interni anglo-sassoni che si cullano nelle più rosee speranze sono destinati ad avere le più sorprendenti delusioni. I piani accarezzati di punizione alata sui paesi avversari, ed in modo speciale sul Giappone, svaniscono nelle nebbie di difficoltà sempre crescenti, dovute all'estensione, soprattutto, dei fronti di combattimento. Quello che veniva indicato come un coefficiente di debolezza per le Nazioni del Tripartito si risolve, viceversa, a proprio vantaggio, in quanto se è difficile e complesso portare l'offesa su tutti gli Oceani e su tutti i Continenti è ben più aspro compito il difendersi su questi stessi Oceani e su questi stessi Continenti. Non è prevedibile, neanche con i mezzi più potenti oggi in uso, dove il nemico arrecherà il prossimo colpo: di qui, la necessità d'un enorme dislocamento, e conseguente sparpagliamento di forze, in tutti i punti presumibilmente minacciati.

C'è, d'altra parte, l'incubo della guerra sottomarina. Essa raggiunge un doppio risultato: mentre da una parte distrugge naviglio, rompendo le cifre predisposte e modificando tutti i calcoli antecedenti, dall'altra impegna un crescente numero di unità da guerra per la protezione dei convogli, sottraendole così a compiti attivi. L'odierno incontro di Roosevelt e Churchill ci dà la riprova della situazione in cui versano gli alleati; cioè a dire della urgenza, per loro, di risolvere o, almeno, di mitigare le conseguenze dell'angoscioso problema d'una spietata guerra al traffico, svolta senza un giorno solo di sosta.

La teoria del logoramento dell'avversario sembra essere sulla via del tramonto, negli Stati Uniti e nella stessa Inghilterra la quale costituisce il classico paese dove essa è alligata ed ha avuto fortuna. Vissuta un secolo intero sulla gloria di Trafalgar, si accorge ora soltanto che l'invincibilità poteva essere un assioma senza tener calcolo dell'arma subacquea; o, per lo meno, che quest'arma non potesse adoperare (come du-

rante il passato conflitto) se non in limitata misura per l'assenza di basi oceaniche. Occorre perciò, sotto la spinta della riverita *public opinion*, passare all'offesa. Secondo fronte? I tecnici hanno dimostrato come le sessanta divisioni, approssimative, che possiede oggi l'Inghilterra non potrebbero affrontare uno sbarco senza almeno grossi rischi. E' anche ammissibile che si tenti l'operazione; ma i suoi risultati non sono a priori valutabili per tali da poter raggiungere gli obiettivi previsti, e cioè di portare la guerra contro il cuore dello schieramento dell'Asse.

Tuttavia, la guerra-stagno sembra essere esclusa. Su questo punto, inglesi ed americani sono d'accordo. Segno, senza dubbio, che è venuta meno nei fronti interni quell'assoluta fiducia nella guerra-tempo contro la guerra-lampo, costituente la caratteristica dell'inizio di questo conflitto. Non si può aspettare passivamente, da parte dei nostri nemici, che noi moriamo di fame. Le nostre possibilità di sussistenza e di organizzazione vanno al di là dei loro calcoli. All'inizio della guerra, ci si fissava un determinato tempo dopo il quale avrebbero dovuto finire integralmente le scorte, di carburanti e di viveri. Questo periodo è terminato da un pezzo: gli aerei volano, e voleranno ancora fin quando sarà necessario; gli alimenti; indispensabili sono assicurati, pure attraverso un rigido razionamento e severissime restrizioni in ogni campo. E' proprio questo razionamento, sono proprio tali restrizioni a far comprendere al nemico come i giorni di questa Europa non siano contati ma come essa possa invece resistere ed affrontare ancora la lotta per un tempo indeterminato, facendo così fallire il nuovo tentativo di blocco.

## CRISI INTERNA

Che cosa succede all'interno dei paesi anglo-sassoni? Noi sappiamo dall'esperienza storica che le guerre napoleoniche non portarono truppe inglesi sul Continente nei loro primi dodici anni (1795-1807), almeno come spedizioni continuative. Tutto il periodo sommo le perdite nazionali in centomila uomini, tra quelli caduti sotto Pitt e gli altri della Penisola iberica. Non per questo, il polso nazio-

nale tenne, in sede economica. Le classi lavoratrici subirono le più crude sofferenze. Soltanto in una contea, nel Berkshire, i magistrati introdussero una forma di caroviveri. Ma essa fu dettata dalla convinzione che la popolazione non avrebbe più avuto il modo di nutrirsi diversamente. Si affacciò la proposta d'un salario minimo obbligatorio: fu rigettata come «antiquata» ed «anticientifica».

La guerra del nostro secolo non ha influito grandemente a migliorare le sorti sociali dei lavoratori inglesi. Mentre nell'età napoleonica si combatteva il luddismo e si costringevano gli operai — cioè gli «ordini inferiori» — a lavorare senza alcuna speranza, nel 1918 si faceva un passo democratico-economico. La Quarta Riforma includeva tutti gli uomini nelle liste elettorali ed estendeva questo diritto alle donne. Nello stesso tempo, le paghe crescevano ad altezze favolose. Che cosa restò di tutto questo, nel dopoguerra? Un ludo cartaceo per il quale i laburisti si mantengono al potere cui erano pervenuti senza osare di svechiare la mentalità aristocratica dominante. Una crisi economica che colpì le stesse Nazioni vincitrici: un'assoluta stasi nella legislazione sociale, in arretrato su tutte le altre, più progredite, del Continente.

I lavoratori inglesi sanno benissimo che la perpetuazione della guerra non dà che una sola assicurazione assoluta: la perdita progressiva dei territori imperiali britannici e la spaventosa contrazione di naviglio. Cioè a dire, il bruciamento dei cardini sui quali è sempre poggiata l'economia del paese. La prosperità non può ritornare se le vie naturali della esportazione sono interdetto, e, nell'ipotetico caso d'una vittoria, falsate da nuove correnti, nuove possibilità e certe successioni nordamericane.

I motivi determinanti della spinta verso un'offensiva sono dunque questi: sensazione dell'impossibilità di vincere col solo fattore tempo, coscienza d'un disgregamento economico irreparabile anche con la vittoria.

La pubblica opinione si trova, allora, in Inghilterra come in America, sebbene per motivi alquanto diversi, tra la scelta del rischio offensivo e dell'organizzazione difensiva ad oltranza. Il concetto dell'offensiva sarebbe prevalso. I giapponesi alle Aleutine ed il rovescio mediterraneo subito negli ultimi giorni hanno fatto però comprendere come questa concessione strategica urti contro difficoltà capaci di invertirne i piani, attentamente elaborati sulla carta e falliti su campi, cieli ed oceani.

RENATO CANIGLIA



L'effetto di una bomba di "Shokas" con sullo sfondo autoblaste e carri armati sovietici distrutti (R.D.V.)

# LOTTA MEDITERRANEA LE RESISTENZE TRAVOLTE

Il successo riportato, l'11 giugno, dalle forze dell'Asse con la conquista di Bir Hacheim, pilastro meridionale della linea britannica ad ovest di Tobruch, ha avuto conseguenze veramente disastrose per l'armata del generale Ritchie. Dopo aver scardinato l'appoggio d'ala sinistra inglese, le colonne motomeccanizzate italo-tedesche prendevano a risalire rapidamente verso nord, con l'intento di incunearsi, con ardita manovra, fra la piazza di Tobruch e le grandi unità mobili avversarie schierate, fronte ad ovest ed a sud, fra la piazza stessa e la zona di Ain el Gazala, ov'era il nucleo principale delle difese avanzate di Tobruch. Infatti, l'ala destra marciante delle forze dell'Asse, manovrando lungo un ampio arco di cerchio, riusciva a raggiungere, nella giornata del 13, la via Balbia e quindi la costa, tagliando fuori dalle basi di Tobruch una forte massa di truppe avversarie e chiudendola in una morsa, ch'era destinata inesorabilmente a chiudersi, non ostante i tentativi di reazione avversaria.

Dal momento che tale manovra veniva portata felicemente a termine, il destino di Tobruch poteva dirsi segnato; una parte delle forze britanniche cercava ancora di mantener-

**LA MANOVRA DELLE FORZE DELL'ASSE DOPO BIR HACHEIM E LO SBOLCO ALLA COSTA - L'INVESTIMENTO DELLA DIFESA DI TOBRUCH, L'ATTACCO E LA RESA DELLA PIAZZA - VERSO L'ANTICO CONFINE CIRENAICO - ULTERIORI SUCCESSI TEDESCHI A SEBASTOPOLI - IL FORTE MASSIMO GORKI - ALTRI PROGRESSI DELLE ARMATE GIAPPONESI IN CINA E LO SBARCO NIPPONICO NELLE MOLUCCHE**

si tenacemente aggrappata alle difese della piazza, mentre il resto rifluiva verso Bardia e la zona Capuzzo-Sollum, con la speranza, probabilmente, di ricostituire la situazione preesistente alla prima offensiva inglese contro il nostro fronte marmarico.

Le forze italo-tedesche investivano, quindi, rapidamente le difese esterne della piazza, ed il mattino del 20 ne iniziavano l'attacco, con l'appoggio costante ed efficace di nutriti formazioni aeree che violentemente martellavano le linee britanniche, la città, il porto. Nella giornata stessa, molti dei centri fortificati, disposti in fasce plurime attorno a Tobruch, venivano espugnati, non ostante ch'essi fossero apprestati a difesa con la consueta dovizia di mezzi britannici ed ancora aspramente contrastati.

L'attacco guadagnava rapidamente terreno, così che il mattino del 21, alle ore sette, il Comando della piazza inviava un parlamentare presso il

Comando di un Corpo d'Armata Italiano, ad offrire la resa.

Quali possano essere, ora, gli ulteriori sviluppi e l'esito finale della lotta in Cirenaica, non è dato prevedere; è certo, comunque, che i risultati fin qui raggiunti dalle forze dell'Asse sono già cospicui e tali da compensare la magnifica azione di comando e gli sforzi generosi delle truppe: Tobruch e Bardia sono nuovamente in nostra mano: ogni minaccia contro la Libia è allontanata; il potentissimo apparato bellico del nemico in Marmarica è stato scompaginato e depauperato di uomini e di mezzi, né la ricostituzione, date le difficoltà delle comunicazioni e specialmente della navigazione, può esserne facile.

...

Sul fronte sovietico, continua più che mai vigoroso e con nuovi quotidiani successi, non ostante l'eccezionale asprezza della lotta. L'attacco alla piazza di Sebastopoli.

Particolarmente importanti sono i

vantaggi conseguiti dalle truppe tedesche nelle giornate del 18 e del 19. Con violenti assalti all'arma bianca, esse sono riuscite a travolgere la resistenza dei rossi, ad espugnare la linea settentrionale di difesa e ad impadronirsi della baia di Severnaya. Questa baia si trova di fronte a Sebastopoli, ed ha una larghezza di appena un chilometro e mezzo, ma le sue acque, raggiungendo una profondità di circa venti metri, consentono la navigazione anche alle unità da guerra, di modo che essa era di molta utilità per i Russi. L'occupazione della baia toglie ad essi la possibilità di appoggiare le operazioni terrestri dal mare, anche perché le acque sono ora dominate a brevissima distanza dai tiri delle artiglierie già piazzate sulle alture settentrionali.

Severnaya, inoltre, possedeva un cantiere per la costruzione di naviglio da guerra ed anche una grande officina per riparazioni, dove erano occupati, complessivamente, 40 mila operai. Così, con la perdita della baia, sono stati sottratti ai bolscevichi anche gli stabilimenti che alimentavano la loro flotta meridionale.

Anche sul fronte sud, le forze tedesche e romene hanno compiuto negli ultimi giorni ulteriori progressi impossessandosi di altre importanti

In Marmarica: pronti allo sbarco (R. G. Luce)



altare fortificate e penetrando sempre più in profondità nel sistema difensivo avversario.

Ma il momento culminante di queste ultime giornate di lotta rimane quello dello smantellamento del forte Massimo Gorki. Lo spessore delle corazature di questo forte, la modernità delle sue cupole girevoli, la potenza delle armi installate facevano sì che questo forte sorpassasse largamente il confronto con qualsiasi altra opera fortificata espugnata dai Tedeschi in Russia e su altri fronti.

Ebbene, anche questo enorme complesso corazzato è stato espugnato mediante azioni combinate delle armi d'assalto, dell'artiglieria e dell'aviazione.

Stukas e batterie pesanti hanno infuriato per più giorni contro le cupole corazzate, colpendole nei punti più vitali; le bocche da fuoco che le munivano, tutte di grossissimo calibro ed a lunga gittata, venivano, l'una dopo l'altra, ridotte al silenzio.

Guidati, quindi, personalmente da uno dei più noti assaltatori dell'esercito tedesco, il colonnello Kibzeld, già distintosi in parecchie, altre precedenti azioni del genere, i fanti ger-



Sbarramento di artiglieria nel "sest" (R. G. Luce)

manici avanzavano, al riparo di cortine di nebbia artificiale, fino alle imboccature dei sotterranei del sistema fortificato. Forzate, così, le vie di accesso, i vari principali elementi del forte cadevano, ad uno ad uno, in mano tedesca, di modo che uno dei principali ostacoli che si opponevano all'avanzata tedesca, poteva considerarsi eliminato.

A seguito di queste ultime conquiste effettuate sul fronte di Sebastopoli, gli ambienti militari tedeschi considerano ormai segnata la sorte della piazzaforte sovietica del Mar

Nero, anche se la resistenza di essa possa protrarsi ancora per qualche tempo.

Del resto, nessuno poteva farsi delle illusioni circa la capacità di resistenza di Sebastopoli. Basterebbero le sole, poche cifre, rese note dal Comandante tedesco, per dare un'idea della solidità di quelle difese e degli sforzi necessari per ogni più lieve progresso che si va compiendo entro quel dedalo di difese. Si son dovute smantellare fin'adesso ben 1288 opere fortificate e rastrellare oltre 46.239 mine. Questo vuol dire che per oltre

quarantamila volte dev'esserci stato chi valorosamente ha esposto la sua vita, per aprire il passo all'attacco che dovrà dare la vittoria.

...

Nuovi e considerevoli progressi hanno compiuto le truppe giapponesi in Cina, e particolarmente nelle province orientali del Cechiang e del Kiangsi, ove due grossi contingenti di circa 150 mila uomini complessivamente, hanno iniziato, con successo la manovra di accerchiamento dell'armata cinese che difende la ferrovia collegante le due regioni anzidette.

Sul fronte meridionale, le truppe nipponiche hanno occupato Lupao, importante centro fluviale situato, alla confluenza dei fiumi Pehkong e Lupaoshui, una quarantina di chilometri circa a nord-ovest di Canton. Proprio attraverso questo scalo veniva esercitato il contrabbando di armi in favore dei Cinesi; e perciò l'occupazione costituisce un più duro colpo per i rifornimenti delle truppe di Chung King.

Un altro, grave insuccesso per quelle truppe si profila nella provincia dell'Hopeh, ove 15.000 cinesi sono stati aggirati ed avvolti da ogni lato, ad est della città di Shasi.

Infine, secondo recenti notizie, i Giapponesi fin dal 24 maggio avrebbero effettuato sbarchi nelle isole dell'arcipelago delle Molucche, amichevolmente accolti da quelle popolazioni.

A queste successive mosse vittoriose dei Giapponesi i Cinesi non possono opporre che una fiacca reazione, soprattutto per la deficienza di aeroplani, di autotrasporti e di artiglierie.



Al passo: perché il tiro riesce preciso (R. G. Luce)



Corri armate inglesi come neutroglie nel mare di sabbia (R.G. Luce-Canton)

rie. Privato della strada della Birmania, il Governo di Chung King ha cercato di attuare i piani per l'attivazione di una nuova strada del nord-ovest di collegamento con la Russia, ma finora senza alcun risultato pratico, perchè le autorità della provincia del Sinkiang si sarebbero decisamente opposte, alla sistemazione ed all'utilizzazione della strada anzidetta.

AMEDEO TOSTI



La grandiosa battaglia, vittoriosamente affrontata dall'aviazione e dalla flotta italiana contro la flotta e l'aviazione britanniche nei vari settori del bacino mediterraneo cui già si è accennato nello scorso numero ha avuto disastrose conseguenze per il nemico. Esso con insolito apparato di forze, aveva fatto muovere due grossi convogli da Gibilterra e da Alessandria verso Malta e probabilmente verso Tobruk.

La sorveglianza aerea aveva tempestivamente segnalato i movimenti e la composizione del convoglio proveniente da Gibilterra; 6 ricognitori dell'Armata aerea, sebbene contrastati dalla caccia avversaria, ne avevano seguito i movimenti per tutta la giornata del 13 e nella notte sul 14 a mezzo di razzi illuminanti. Il convoglio era fortemente scortato e fra l'altro aveva due portaerei, ben sapendo il nemico, per dolorosa esperienza, di dover affrontare i concentrati aerei della Sardegna e della Sicilia.

Dall'alba al tardo tramonto del giorno 14 varie ondate di nostri bombardieri in volo orizzontale, di tuffatori, di caccia-bombardieri, di aerosiluranti scortati da caccia si susseguirono sul poderoso convoglio e nonostante l'infernale reazione contraerea e l'aggressività della caccia delle due portaerei, a sera avevano raggiunto il seguente risultato: 2 incrociatori, 1 cacciatorpediniere, 4 piroscafi affondati; la nave da battaglia, le due portaerei, due incrociatori, 1 cacciatorpediniere e 4 piroscafi gravemente danneggiati, e 27 aerei distrutti. Perdite nostre: 20 apparecchi.

Il convoglio si diradava, si amembrava, parzialmente dirottava verso Gibilterra, mentre il rimanente tentava durante la notte di proseguire la sua rotta verso Malta.

E' così all'alba del giorno 15 l'episodio navale di cui è detto in altra parte della Rivista. Ci limitiamo solo ad osservare che in tutta la giornata del 15 ben 117 nostri caccia modernissimi si susseguirono in poderosi pattugliamenti a proteggere la 7<sup>a</sup> Divisione Navale, formando su di

essa uno sbarramento contro gli attacchi degli aerosiluranti e bombardieri britannici provenienti da Malta. Il risultato di questa protezione portò all'abbattimento di 11 velivoli britannici, fra cui 7 aerosiluranti, e al visibile danneggiamento di altri 6. Evidente l'importanza che venne ad assumere nelle vicende navali la distruzione aerea di 7 aerosiluranti.

Durante la stessa giornata del 15 nostri bombardieri ed aerosiluranti seguitarono a decimare quella parte del convoglio che rientrava a Gibilterra e l'altra che parzialmente era riuscita ad infiltrarsi nel Canale di

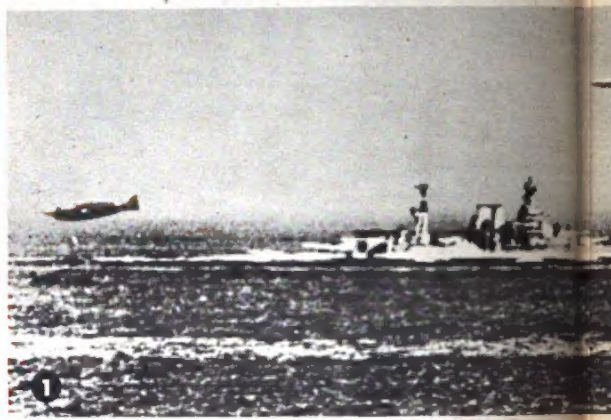
Alessandria frattanto, che già era stato sottoposto al martellamento aereo ed all'insidia subacquea germanica con disastrosi risultati, era sottoposto anche all'azione aggressiva e martellante di nostri bombardieri ed aerosiluranti provenienti dalle nostre basi libiche ed egree; un caccia era affondato e 9 unità più o meno gravemente colpite. Avendo poi assodato la presenza di una nostra Squadra da battaglia nelle acque di Creta, il convoglio invertì la rotta verso Alessandria inseguito sempre dai bombardieri e da aerosiluranti dell'Asse.

Il giorno 17 due bombe italiane

giorno 14 in sostanza tolse a quel convoglio la massima parte della sua efficienza navale, contribuendo così in misura sostanziale ad agevolare il compito della 7<sup>a</sup> Divisione Navale.

Nel progetto dell'Ammiraglio britannico il Canale di Sicilia doveva essere attraversato di notte, in maniera che all'alba il convoglio potesse usufruire della protezione dei velivoli da caccia, provenienti dai numerosi aeroporti di Malta. Il tarassamento impostogli durante tutta la giornata del 14 dalle nostre forze aeree nel Mediterraneo Occidentale invece lo costrinse a perdere, oltre tutto, molte ore preziose ai fini della

# CIELO CONTRO MARE



Sicilia ed a dirigersi verso Malta. Nella zona del Canale una nostra pattuglia di 3 aerosiluranti era attaccata da un caccia inglese, che in un primo momento la costrinse ad allontanarsi. Essendo poi essa ritornata nella zona, un aerosilurante riuscì a colpire un cacciatorpediniere provocandone l'affondamento immediato; un secondo riuscì a piazzare il siluro nelle fiancate di un piroscafo, affondandolo.

Risultati della giornata: 1 caccia e 1 piroscafo affondati, 3 piroscafi ed una petroliera incendiati e quasi certamente affondati.

L'altro convoglio proveniente da

colpirono un altro cacciatorpediniere quasi in vista della rocca di Gibilterra.

Questa la cronaca nei suoi elementi essenziali; ed ecco qualche considerazione.

Notiamo anzitutto che la presenza di una nave da battaglia e di due portaerei dava al convoglio di potente una solida garanzia di difesa non solo contro la nostra reazione aerea, ma anche contro la nostra reazione navale, costretta a biptirsi, per fronteggiare l'altro poderoso convoglio che proveniva da Alessandria.

La martellante azione aerea del

navigazione verso levante, sicché l'alba del giorno 15 lo sorprese in pieno Canale e proprio in vicinanza di nostre basi e molto lontano quindi da Malta, i cui caccia ben scarsa influenza poterono esercitare a protezione delle loro navi. Questa circostanza importantissima ebbe il suo notevole valore nella vicenda prettamente navale dello scontro di Pantelleria, che poté avvenire di giorno, sicché le nostre forze aeree da caccia poterono svolgere la loro mansione protettiva a beneficio delle nostre unità navali, che agirono in piena luce.

Il massiccio, contemporaneo inter-





vento di bombardieri, caccia-bombardieri, tuffatori, aerosiluranti, cacciatori e velivoli da soccorso sul convoglio di ponente, complesso aereo formidabile che in una sola giornata oltrepassò la cifra di 300 velivoli, oltre a concentrare la difesa contraerea ed aerea dell'avversario e facilitare così i compiti delle singole formazioni e dei singoli velivoli, dette anche al nemico la netta sensazione, forse inaspettata, del nostro formidabile potenziale aereo in atto nel Mediterraneo. Non per nulla il convoglio di ponente era scortato da due portaerei. Tutto ciò dopo le facili, persistenti euforie del-

la propaganda avversaria, circa la incontrastata superiorità della R.A.F. nel nostro mare, è stato un gran brutto risveglio per il popolo inglese, risveglio reso ancora più duro dall'intervento in forze di nostri piloti dall'Egeo e dalla Libia, nonostante l'assorbente compito che da ormai un mese l'Aviazione libica è andata svolgendo nelle vicende della Marmarica.

La reazione contraerea del nemico è stata veramente infernale, perché buona parte delle nostre perdite aeree si deve ad essa. Vi fu un apparecchio aerosilurante che dopo aver lanciato il siluro contro una unità

1) Noi attaccavamo, e chi attaccava naturalmente si trova in peggiori condizioni, rispetto a chi si difende, data la disponibilità di un formidabile sbarramento di fuoco dalle navi e di una caccia numerosa e modernissima;

2) il nemico disponeva localmente della superiorità aerea, assicurata dalle sue portaerei, fornite di un vistoso numero di caccia, dalla caccia imbarcata e da quella proveniente dalle basi costiere egiziane per la protezione del convoglio orientale;

3) la grande massa degli apparecchi nemici abbattuti appartiene

Le perdite definitive ed i danni più o meno temporanei riportati dal nemico sono di quelli che dopo quasi tre anni di guerra e dopo i gravi colpi già subiti dalla flotta in Mediterraneo, in Atlantico, nell'Oceano Indiano e nel Pacifico, l'Inghilterra non può più subire senza indubbiamente vacillare.

E queste perdite sono tanto più dolorose per l'avversario, in quanto non è riuscito a raggiungere lo scopo prefissosi, e per il quale aveva mobilitato tanta parte della sua flotta e probabilmente aveva chiesto a prestito agli americani parecchie importanti unità. Il problema dei ri-



nenica, nell'affidarsi alla rotta di scampo, consistente, com'è noto, nella rapida virata per allontanarsi dal bersaglio, in quel momento delicatissimo nel quale il velivolo praticamente rimane indifeso, offrendo il maggiore bersaglio, fu colpito in pieno da un proiettile. A quell'eroico equipaggio dovette rimanere impressa la visione della sola bianca scia del siluro in moto verso le vicine fiancate della nave e fu negata la soddisfazione di vedere il pino d'acqua spumeggiante, caratteristico dello scoppio dell'ordigno contro il bersaglio.

Le nostre perdite aeree rappresentano la metà di quelle inflitte al nemico. Per giudicare il valore tattico e morale di questo risultato, occorre considerare le seguenti circostanze:

a quella specialità da caccia, che è costruita ed armata per imporre il combattimento aereo;

4) vari apparecchi nemici vennero abbattuti dai nostri plurimotori, spesso con ancora il siluro a bordo, il che sta a dimostrare il magnifico mordente che anima i nostri piloti non cacciatori, anche nell'impuri duello aereo.

La cooperazione fra le varie specialità impiegate, compresi gli apparecchi da soccorso, fu mirabile; il loro tempestivo intervento fu armonicamente coordinato, nel tempo e nello spazio, da illuminata azione di comando. Tra piloti e specialisti di tutte le categorie in volo e sulle basi vi fu la sola aspirazione di infliggere alla flotta avversaria un colpo di clava, come essi avevano fatto in altre precedenti circostanze.

Aspetti e visioni delle battaglie e aeronavali:  
1. Un nostro aerosilurante contro una unità da battaglia avversaria. 2. La fine di un cacciatorpediniere nemico colpito da siluri. 3. Una bomba che ha preso in pieno un piroscafo carico di esplosivo. 4. Davanti al cacciatorpediniere inglese scoppia una bomba di 250 kg. 5. Brucia una petroliera. 6. Nell'attacco ad un nave da guerra. 7. L'incrociatore inglese sfiora una stretta virata per tentare di sfuggire all'attacco.

fornimenti di Malta rimane perciò pressoché immutato.

Se poi parte più o meno vistosa dei materiali bellici convogliati era destinata al teatro del Medio Oriente, assume aspetti di ironia che uno sforzo simile si compisse quando già la sorte di Tobrukh era segnata, e meno che il mancato arrivo dei rifornimenti non abbia segnato esso stesso la fine della piazza forte.

VINCENZO LIOTY

Le nostre unità da battaglia contro il convoglio proveniente da Alessandria  
(R. G. Luce - Esposto)



# VIETATO AL NEMICO

Nella battaglia del Mediterraneo, la parte dell'aviazione risulta talmente compiaciuta che la narrazione degli avvenimenti è stata lasciata al collaboratore aeronautico. Due episodi appaiono tuttavia caratteristicamente navali: a parte alcune azioni di sommergibili, il deciso intervento della nostra settima divisione a sbarrare la rotta del nemico e la minaccia costituita da unità di maggior dislocamento che riuscirono a prendere contatto balistico coll'avversario, costringendolo a invertire in anticipo la rotta per sottrarsi alla sicura distruzione, mentre di carattere marittimo risulta anche il resto delle operazioni per quanto riguarda gli scopi che il nemico si proponeva, e le perdite e le considerazioni circa la situazione venuta a determinarsi dal punto di vista operativo nel Mediterraneo, e le altre che ci riportano a precedenti affermazioni circa le conseguenze del grande duello cui

assistiamo fra aerei e navi. Per quanto riguarda la parte narrativa — dato che essa è già a conoscenza del pubblico da quel che ne è stato riferito — ci rifaremo alle affermazioni di fonte nemica anche perché ci offriranno occasione di interessanti e confortanti conclusioni.

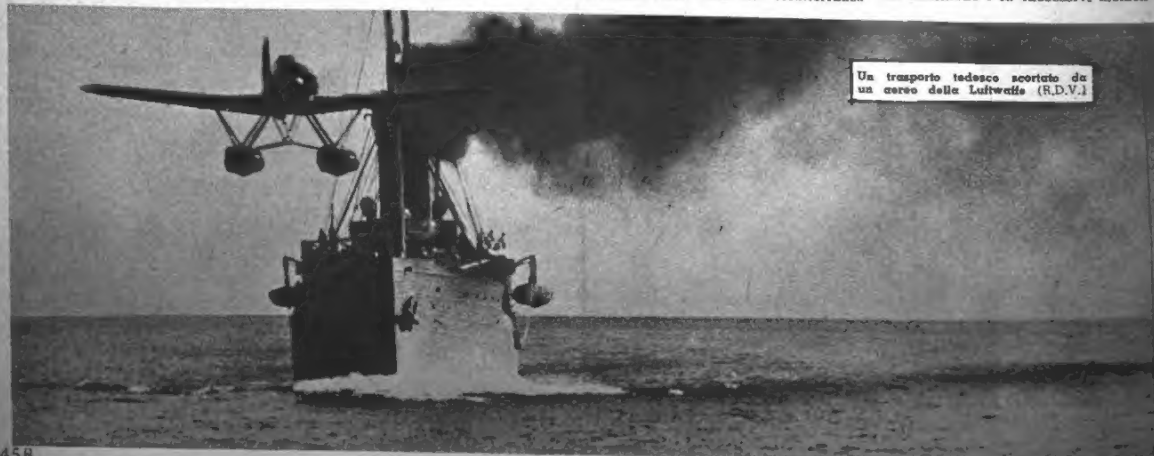
La prima domanda che si presenta è difatti quella come mai due convogli, l'uno proveniente da Gibilterra e l'altro proveniente da Alessandria, si siano trovati a percorrere contemporaneamente nel senso dei paralleli, il Mediterraneo per incontrarsi probabilmente in un determinato punto intermedio. Eravamo abituati, per precedenti esperienze, alla tattica di uno scambio dei compiti di scorta da parte di formazioni navali britanniche che ritornavano alle basi riprendendo in custodia alcuni mercantili che queste si sombriavano, evidentemente pieni se provenienti da Gibilterra e vuoti se

provenienti da Alessandria, in quanto la traversata non poteva avere altro scopo che di abbreviare la rotta passando diversamente per il Capo ed ecco che l'Agenzia ufficiale britannica ci informa che le cose, anzi, sarebbero andate questa volta in maniera leggermente diversa:

« Poiché muovendo da Alessandria — si dice — si trattava di raggiungere Malta e Tobruk, era fin dall'inizio previsto che velivoli da ricognizione dell'Asse avrebbero ben presto avvistato le nostre unità e che quindi velivoli e navi da guerra nemiche ci sarebbero mossi incontro in uno sforzo supremo di farci deviare dalla nostra rotta. Proprio in previsione di ciò si faceva assegnamento che un altro convoglio partito da Gibilterra potesse sviare l'attenzione della flotta italiana e facilitare così il nostro compito. Ma se anche gli italiani hanno inviato navi da guerra contro l'altra formazione navale, il convoglio partito da Alessandria ha dovuto sopportare violenti attacchi sferrati da bombardieri in quota e in picchiata nonché da sommergibili. Il convoglio era uno dei più grandi che sia mai stato visto nel Mediterraneo

ed è partito la sera di sabato 12 da Alessandria, già l'indomani sera, e cioè domenica, bombardieri in picchiata arrivarono ad ondate di una decina di apparecchi alla volta e mantennero un continuo attacco sino al cadere della notte. Anche nel buio continuarono ad attaccare adoperando razzi luminosi. Un mercantile colpito da due bombe, una sul centro della nave e l'altra sulla prua, affondò rapidamente, ma buona parte dell'equipaggio fu raccolta dalle altre unità. Gli attacchi nella domenica erano stati effettuati principalmente con « Junker 88 », ma lunedì, sopravvennero gli « Stukas ». Le navi si difendevano con un formidabile fuoco antiaereo di sbarramento e indubbiamente il convoglio deve molto alle artiglierie che resero un prezioso servizio ostacolando la precisione del bombardamento nemico ».

« Per quanto si è potuto vedere — afferma l'agenzia — una sola nave mercantile fu colpita nell'attacco », ma si tratta di una reticenza molto trasparente in quanto non esclude che navi, in quantità imprecisata, venissero affondate fuori dalla vista del testimone o in successivi momen-



Un trasporto tedesco scortato da un aereo della Luftwaffe (R.D.V.)



ti della battaglia. Negli stessi servizi dell'Agenzia si trova difatti:

«Ognuno di quanti partecipavano al grande convoglio partito da Alessandria con destinazione per Malta, sapeva bene che doveva aspettarsi un viaggio molto accidentato. Così è avvenuto. Aeroplani, navi di superficie e sommergibili, sono stati scagliati contro le navette, e nonostante le perdite che abbiamo dovuto sopportare da parte di tutte queste forze avversarie, non si è potuto impedire che una parte proporzionale delle nostre unità raggiungesse il proprio obiettivo».

L'affermazione viene riecheggiata da una Agenzia americana che informa:

«L'arrivo dei convogli di rifornimento a Tobruk e a Malta costituisce al più un successo limitato. Le perdite di navi mercantili sono state gravi».

La stessa «Reuter» in un'altra corrispondenza deve poi ammettere:

«A Londra ci si limita a dire che era assolutamente necessario che i rifornimenti britannici raggiungessero Tobruk e Malta e che l'operazione è stata portata a compimento nonostante le perdite. Gli avvenimenti successivi potranno darci una idea esatta dell'importanza del risultato nei confronti della battaglia di Libia».

Parecchie ammissioni risultano evidenti: anzitutto quella della necessità di far giungere materiali indispensabili a Malta e a Tobruk che costituisce l'unica giustificazione di questa impresa disperata. Necessità non conosce legge. Anche le perdite che dapprima si cerca di nascondere, ma che poi si ammette essere gravi, sono giustificate con tale criterio, e a giustificazione dell'impresa si vuole sostenere che il compito è stato adempiuto e che gli effetti saranno visibili in seguito. Ora da ricognizioni aeree effettuate su Malta risulta che soltanto due piroscafi erano in rada per cui questo sarebbe il massimo coefficiente di riuscita, mentre — per quanto riguarda i rifornimenti di Tobruk — a parte il fatto che essi in precedenza venivano compiuti con altri sistemi che non quello di un vistoso e vulnerabile convoglio spintosi fino nel bel mezzo del Mediterraneo — tanto peggio se fossero giunti a destinazione. Essi, in tal caso, farebbero parte del bottino conquistato dalle forze dell'Asse con la caduta della piazzaforte.

Sta di fatto che sia il convoglio partito da Gibilterra, sia quello proveniente da Alessandria, invertirono la rotta solo quando, dopo i ripetuti attacchi degli aerei, ebbero a scontrarsi o subirono la minaccia di unità da guerra italiane.

Questo costituisce i due episodi «venti carriere» prevalentemente navali. Del primo che si riassume nell'intervento della 7ª Divisione composta di due incrociatori leggeri e cin que cacciatorpediniere che all'alba del 15 si incontrarono a sud di Pantelleria con una formazione navale nemica tanto più forte, è stato ampiamente riferito dai giornali. L'azione principale si è protratta per oltre un'ora e mezza e, come affermano anche i tedeschi, gli italiani hanno saputo mostrare maggiore perizia manovriera mantenendosi sempre col sole alle spalle in modo da eseguire un tiro assai più preciso di quello avversario, ed anche spirito agonistico più elevato che suggerì loro di ravvicinare le distanze anche quando il nemico, per sfuggire al contatto, si avvolgeva di una fitta nube artificiale. In questa parte del combattimento l'episodio principale è costituito dal la possibilità offerta ai due nostri

incrociatori della serie «Condottieri», l'Eugenio di Savoia» e il «Montecuccoli» di prendere sotto il proprio tiro incrociato un assai più potente incrociatore britannico da oltre 3.000 tonnellate che risulta affondato. Poi la lotta si frazionava in episodi minori, ma sta di fatto che la nostra divisione usciva indenne dallo scontro dopo aver recato al nemico gravi perdite e dopo averlo obbligato a sgombrare la zona della battaglia. Gli inglesi non hanno parlato dello scontro — che è per loro senza storia, in quanto sarebbe sfavorevole — ma hanno cercato in generale di sminuire la gravità delle perdite. Negavano, inizialmente, di aver perduto qualsiasi unità della categoria incrociatori, dimenticando che vi erano a testimonianza i naufraghi salvati da unità italiane. Venivano poi le conferme da fonte neutrale, poiché da Algeiras e da Siviglia non mancava di segnalarsi che, nel rientrare delle navi a Gibilterra, dalla portaerei «Eagle» venivano sbarcati quattro morti e 25 feriti mentre dall'altra portaerei «Argus» venivano sbarcati altri quattro morti e 9 feriti. L'«Eagle» aveva perduto 18 aerei ed aveva il ponte di atterraggio seriamente danneggiato, l'«Argus» aveva perduto sei aeroplani e mostrava anch'essa un enorme squarcio sul ponte di atterraggio. Anche altre tre navi da guerra britanniche e cioè due cacciatorpediniere e un incrociatore della classe «Liverpool» chiedevano riparazioni, ed in tutto 100 feriti venivano sbarcati dalle navi britanniche mentre una sessantina di cadaveri risultava già gettata in mare.

Del secondo episodio, gli inglesi parlano più volentieri. Essi insistono sull'intervento di apparecchi americani «Liberator» per sottolineare questo primo intervento nel Mediterraneo di forze degli Stati Uniti ma anche per mettere in rilievo una presunta sorpresa tecnica. Vogliono difatti affermare che anziché idroaeroplanti avrebbero trovato impiego aeroplanti partiti dalle basi di terra e dotati di una autonomia di volo, superiore a quella posseduta dagli apparecchi dell'Asse.

Circa lo svolgimento della battaglia si ha comunque che una volta informati da un ricognitore dell'uscita di alcune fra le maggiori unità della flotta italiana dalla propria base, i «Liberator» americani sarebbero piombati su di essa in modo estremamente deciso.

L'Agenzia britannica racconta:

«Gli apparecchi erano in volo da un'ora allorché sono stati attaccati da apparecchi Messerschmidt». Due aerei britannici sono stati abbattuti ed altri danneggiati. I rimanenti hanno proseguito il volo ed hanno sganciato i loro aerei a breve distanza. Le forze americane erano guidate dal maggiore Kalberer».

Segue una serie di particolari pittoreschi con i quali si vorrebbe dar credito alla voce che due navi di linea italiane sarebbero state colpite. Tali affermazioni, riportate dai giornali italiani, hanno avuto la più netta smentita ed ecco che ad accentuare il grottesco, non è mancato qualche fantasista giornalista americano che ha invece parlato «della più grande vittoria riportata dalle forze unite anglosassoni». Potrà giovare il ricordo per un giudizio sulla serietà delle affermazioni inglesi ed americane





carro armato di medio tan-  
nelaggio (R. G. Luce)

canico catturato  
(G. Luce - Corbis)



Accanto ai mezzi motorizzati che stanno dando tutta la misura della loro efficacia nei vari episodi di questa guerra, la bicicletta va considerata non soltanto come una specie di anticipazione della meccanizzazione, ma anche come un mezzo che se non ha trovato finora adeguato impiego potrebbe dimostrare, in una nuova avvolta della guerra, tutta la sua utilità. Essa costituisce un *essenziale fattore di manovra*, trasportabile ovunque a dispetto di ogni difficoltà di terreno e capace quindi di sostituirsi a qualunque altro mezzo di trasporto rapido. Occorre però che chi la guida disponga di doti fisiche e morali superiori allo stesso modo che chi comanda i reparti di sponga di intraprendenza e rapidità di decisione.

Tali esigenze molteplici e complesse dovevano naturalmente rendere difficili e contrastanti l'esordio e lo sviluppo delle prime formazioni militari ciclisti. Ad onta di ciò, studi e tentativi di costituzione cominciarono fin dal 1898 presso i vari eserciti europei, ma solo alla vigilia della prima conflazione mondiale la questione aveva trovato una organica soluzione, soprattutto in Italia e in Francia. Nella riorganizzazione post-bellica, i ciclisti francesi finirono tuttavia per essere trasformati in truppe autoportate (*divisions portées*), cosicché l'unico esercito nel quale il ciclismo continuò ad avere un costante, armonico sviluppo fu quello italiano.

In Italia l'esperienza ciclistica cominciò a dare buoni frutti dal momento in cui, alla fine del secolo scorso, fu innestata sul solido tronco della tradizione bersaglieresca: ecco infatti nel 1901 la costituzione d'una compagnia ciclisti presso ciascuno dei 12 reggimenti bersaglieri; ecco nel 1910 tale compagnia trasformarsi in battaglione. I nostri magnifici battaglioni ciclisti, che raccoglievano il fior fiore di unità reggimentali già selezionate, non ebbe-



Conosci abbandonati degli inglesi lungo la riva  
(G. Luce - Corbis)

## IN MARGINE ALLA GUERRA MECCANIZZATA

ro campo di dare l'intera misura del loro valore nella statica guerra di trincea; ma in ogni spiraglio di manovra, percorrendo gli ardui nella funzione di assalto, in innumerevoli episodi di gloria, da Enrico Toti a Rimondo, confermarono luminosamente che l'essenziale condizione per l'utilizzazione bellica della bicicletta sta nell'eccezionale agilità fisica e morale di chi se ne serve.

### DALLA LAPPONIA ALLA MALACCA

Allo scoppio dell'attuale conflitto, il ciclismo militare, sebbene battuto in velocità e soppiantato nel campo strategico dal diffondersi della motorizzazione come potente mezzo ausiliario della manovra, conservava ottime possibilità di sfruttamento nel raggio tattico (20 chilometri), e registrava inoltre promettenti riprese qualitative nelle nazioni dove il fervido impulso dato all'educazione fisica della gioventù aveva reso più facile il reclutamento selettivo dei

nuovi iscritti: in Italia, in Germania, in Giappone, in Finlandia.

Iniziatesi le operazioni, le prime brillanti affermazioni del rinnovato ciclismo militare s'ebbero proprio da parte dell'Esercito germanico, il quale, nell'epoca guglielmiana, aveva quasi completamente bandito i ciclisti dalle proprie compasstate ordinanze: durante l'ardua conquista della Norvegia, nella campagna d'Occidente, nuclei di ciclisti tedeschi compa- parvero un po' dappertutto col più audace tentativo dell'avanzata, mar- ciando in bicicletta dove ciò era con- sentito dall'ampio sviluppo della rete stradale (come in Olanda, nel Belgio ed in Francia), giungendo sul posto autoportati, traghettati, aviotrasportati, lanciati col para- cadute, dovunque il loro impiego, sebbene contenuto e circoscritto, apparisse anche transitoriamente red- ditizio. Tale criterio di pronta e sa- gace utilizzazione del ciclismo mili- tare, pur tra le anguste limitazioni segnate dalla ristretta percorribilità del terreno, è stato poi seguito dal

Comando Germanico fin nell'estremo settore nord del fronte orientale: l'ultima segnalazione d'una forma- zione ciclistica particolarmente di- stintasi in azioni manovrate d'at- tacco viene infatti dalla Lapponia, ed è contenuta nel bollettino del 25 mag- gio u. s.

Un esempio ancor più cospicuo dell'applicazione di metodi analoghi si è avuto per merito del Finlandese tra il luglio e il settembre 1941, i ciclisti del corpo d'armata celere del gen. Talvela, prodigandosi a gara coi carri d'un corpo d'armata cor- razionato operante un po' più a nord ed insinuandosi con avveduto ar- dimento tra gli stagni e le paludi della Carelia orientale, attraverso an- gusti passaggi, guadi, traghetti, e ponti di circostanza, riuscivano ad attuare su larga scala la tattica « delle sacche », convergendo infine su Petrosavodsk e completando così l'imbottigliamento d'un'intera ar- mata sovietica.

Altri casi del genere si sono in seguito registrati per opera del Giappone, che sono più volte riu- sciti a valersi delle loro audaci e sagaci formazioni ciclistiche su ter- reni prevalentemente aspri e rotti, impiegandole con geniale tempesti- vità nelle manovre aggiranti della Malacca meridionale e della Birma- nia nord-orientale.

I nostri bersaglieri non hanno avu- to ancora modo d'aggiungere nuove glorie tipicamente ciclistiche « a quelle che costituiscono il ceto » del- la loro incomparabile storia ». Qual- che brillante conferma del loro pri- mato in questo campo s'è tuttavia già registrata durante l'occupazione del territorio jugoslavo e nella vit- toriosa fase conclusiva delle opera- zioni contro l'esercito greco. Ma quando si schiuderà il varco a ma- novre risolutive, la « furia piumata » dei nostri vecchi battaglioni ciclisti darà nuove superbe prove.

DETECTOR



Artiglierie tedesche in azio-  
ne durante la battaglia di  
Charkov (R.D.V.)



andria e composto di circa 50 unità, già atterrato dell'aviazione italiana e germanica mentre dirigeva su Malta, accertata la presenza di una nostra poderosa squadra da battaglia che gli muoveva incontro nell'acqua di Creta, inavvitava la rotta rianciana, al tentativo di giungere a destinazione. Mentre ripiegava calorosamente sul porto di portuale veniva nuovamente attaccato dall'aviazione che gli infliggeva altri gravi colpi. Le perdite complessive subite da quel convoglio si possono così riassumere: ad opera dell'aviazione tedesca 4 tra aerei e condottieri; perdite di numerosi mercantili affondati, molte altre avari colpite e danneggiate; inoltre un incrociatore ceco a picco da sommaggibile germanico; per parte dei nostri evitatori un cacciatorpediniere affondato, 5 incrociatori e 4 piroscafi gravemente danneggiati.

2014. BOLLETTINO N. 750  
Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 18 giugno:

Mentre si completa il rastrellamento della zona di Ain el Gazi, unità motorizzate tedesche e italiane hanno espugnato altri capisaldi nemici nella regione di el Adem. Secondo osservazioni della ricognizione aerea, il nemico ha iniziato il ripiegamento delle sue forze verso la frontiera libico-egiziana.

Intesa è stata anche ieri l'attività dell'aviazione che ha battuto colonne in ritirata e convogli di automezzi; un grosso deposito di carburanti è stato incendiato

nelle retrovie avversarie. Le artiglierie truppe tedesche hanno abbattuto un aeroplano britannico.

Dal giorno 14 al 17 risultano complessivamente distrutti dalle forze aeree italiane e germaniche, nel Mediterraneo e in Africa, 114 velivoli della R.A.F.; nello stesso periodo di tempo sono andati perduti 40 apparecchi dell'Asse.

Alcune unità navali inglesi, durante il ritorno a Gibilterra, sono state raggiunte da nostri velivoli: un cacciatorpediniere è stato colpito da due bombe.

Gli aeroporti di Malta sono stati nuovamente attaccati e bombardati.

2015. BOLLETTINO N. 751  
Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 19 giugno:

Le truppe dell'Asse sono a contatto delle linee esterne della piazza di Tobruk. Nel corso di vittoriosi combattimenti tendenti alla eliminazione dei superati nuclei della resistenza nemica nelle zone recentemente occupate, abbiamo preso un migliaio di prigionieri, distrutto 10 carri armati, catturato abbondante materiale di ogni specie e, siamo inoltre impossessati di 15 aerei di linea in campi d'aviazione occupati con azione di sorpresa.

In numerosi scontri 16 velivoli sono stati abbattuti dalla caccia tedesca.

Una unità della nostra flotta di MAS operante nel Mar Nero ha distrutto e affondato un altro sommergibile sovietico nelle acque di Sebastopoli.

## CALENDARIO DEGLI AVVENIMENTI

### SABATO 13 - Situazione militare.

Sul Fronte Orientale continua l'investimento di Sebastopoli. Nel Mar Nero una motonave italiana ha silurato una motonave sovietica. Ad est di Charkov e nel settore nord attacchi tedeschi. Nel settore di Wolchow attacchi sovietici respinti.

In Africa Settentrionale combattimento ad ovest di El Adem. Nell'Atlantico 149 mila tonnellate di naviglio mercantile nemico affondate.

In Cina proseguono i combattimenti fra cinesi e giapponesi sul Kiangai.

### DOMENICA 14 - Situazione militare.

A Sebastopoli aspri combattimenti sulla zona fortificata. Nel Mar Nero 2 navi trasporto sovietiche e una nave contrattacco affondate. Ad est di Charkov continua la lotta, 10 mila prigionieri e numerose materiale catturati. Altri attacchi sovietici nel settore del Wolchow. Bombardamento aereo di Murmansk e Lough. Incursione aerea sovietica su un aerodromo tedesco.

In Africa Settentrionale le operazioni italiane tedesche si svolgono favorevolmente. Nel

Mediterraneo 3 navi mercantili nemiche affondate; altre e una unità di protezione danneggiate.

Attacco aereo tedesco sull'Inghilterra meridionale, 5 navi mercantili nemiche colpite nel Canale di Bristol.

Il fronte cinese del Kiangsi spezzato dall'attacco giapponese.

### LUNEDÌ 15 - Attività politica e diplomatica.

Il Conte Giannone ha incontrato a Livorno il ministro degli Esteri di Spagna, Serrano Suñer.

### Situazione militare.

Posizioni fortificate conquistate dai tedeschi a Sebastopoli. A est di Charkov complessivamente 25 mila prigionieri sovietici catturati.

In Africa Settentrionale continua l'avanzata italo-tedesca verso Tobruk. Nel Mediterraneo un grosso convoglio inglese è decimato dall'aviazione italiana; la Cina, truppe nipponiche occupano Chan Iao nei Kiangsi.

### MARTEDÌ 16 - Attività politica e diplomatica.

Il Ministro degli Esteri di Spagna è ricevuto a San Rocco della Maestà del Re Imperatore.

### Situazione militare.

Sul fronte orientale attività ridotta in tutti i settori. Bombardamento aereo di Murmansk e di Mosca.

Nell'Africa settentrionale le truppe inglesi a Ain-el-Gazi sono isolate per l'arresto degli italo-tedeschi verso la costa. Anche a sud di Tobruk posizioni nemiche espuguate.

### MERCOLEDÌ 17 - Attività politica e diplomatica.

Nell'Africa Settentrionale 6000 prigionieri inglesi catturati a Ain-el-Gazi. Nuove posizioni conquistate dagli italo-tedeschi a El Adem e Arcroma.

### GIOVEDÌ 18 - Attività politica e diplomatica.

A Bangkok un gruppo di nazionalisti thailandesi si è riunito a congresso con la partecipazione di delegati giapponesi e di altri paesi asiatici.

### Situazione militare.

In Africa Settentrionale ritirata inglese verso Tobruk e verso Bardia.

Nelle acque inglesi 2 navi mercantili affondate.

Dal 3 al 18 giugno 307 apparecchi agliati abbattuti; 71 apparecchi tedeschi perduti.

### VENERDÌ 19 - Attività politica e diplomatica.

Primo Ministro inglese Churchill si è recato a Washington per conferire con il Presidente Roosevelt.

### Situazione militare.

L'attacco tedesco a Sebastopoli ha ottenuto alcuni successi. Sul resto del fronte orientale rastrellamento delle retrovie e attacchi locali sovietici respinti. Murmansk e Yokanga bombardate.

In Inghilterra attacco aereo a Brisham. Incursione aerea inglese sulla costa occidentale tedesca.

In Cina i giapponesi occupano Lupao. Sbarco nipponico nell'arcipelago delle Molucche. Attacco aereo nipponico a Port Moresby.

Direttore responsabile: Renato Caviglia  
Tumminelli, Istituto Romano di Arti Grafiche

# NUOVA BIBLIOTECA ITALIANA

Diretta da ARNALDO BOCELLI

**Sono usciti i due nuovi volumi N. 5 e N. 6**

Nel presente fervore di interessi per la nostra letteratura contemporanea, questa BIBLIOTECA si propone di fornire, attraverso una scelta accurata di autori e di opere, un quadro indicativo della forma e tendenza più viva di tale letteratura, della narrativa alla ricerca alla critica; e, insieme, la testimonianza diretta di quel moto unitario che, in tanta diversità di esperienze, di mezzi e di fini, presiede al suo svolgersi e rinnovarsi. Perciò in questa BIBLIOTECA, accanto agli scrittori più noti, troveranno posto — di là da ogni polemica divisione di scuole — i giovani e giovanissimi e accanto alle opere inedite, le nuove presentazioni di quelle più degne degli ultimi decenni.



## GIANI STUPARICH SILVIO D'AMICO

**NOTTE SUL PORTO** e... fu un tempo che una donna sola entrò nella vita di tutta una scolaresca: terza liceale, tanto lontana: Edda Marz... Mia, Paimi, Momi, Antero, Zottig, Turaz, Neman, altri, altri. Stuparich ne ricavarà materia per un suo racconto, e un anno di scuola, il più forte forse di quanti ne ha scritti (o il più inquietante) e il più complesso; autobiografico e insieme distaccato, di andamento in apparenza spero e precioso al suo fine, su un tema che ancora, scrivendo, gli doveva dolore o trattenuto come un documento che quasi può non toccare: tanto più vero per questo, e che un giorno noi andremo a ricercare, per ritrovare i nostri diciott'anni, come furono o come avremmo voluto che fossero. — Ma non vi ritroviamo solo l'amore. C'è una forza morale che regge le fila di quel racconto, e che è la seconda faccia stessa di Stuparich scrittore. — Così Giuseppe De Robertis, a proposito del maggiore di questi « Racconti » che già al suo primo libro fu salutato come uno tra i più della letteratura contemporanea.

**DRAMMA SACRO E PROFANO**. Per D'Amico il teatro — e propriamente il teatro drammatico — in quanto fatto e religioso e, collettivo, sociale, è, fra tutte le arti, quella che meglio può servire di indice o testimonianza del costume, delle idee, dello spirito di un tempo. Perciò anche in questi nuovi saggi sul dramma antico e moderno, al giudizio estetico egli accompagna sempre quello morale, e alla ricerca storica un fervore polemico, che, naturalmente, tanto più si accentua, quanto più ci si avvicina all'oggi. Ma la polemica di D'Amico è a fondo ottimista: che pochi critici sono come lui persuasi che « la nuova generazione ha sete d'Assoluto », pochi come lui hanno fede nel rifiorire del teatro, del Dramma — sulle rovine di quello e borghese — in « la virtù, e per appagamento di colista sete.

**1. BONAVENTURA TECCHI LA VEDOVA TIMIDA**  
(racconto seguito da Antica terra)  
Un volume di pp. 180, L. 18 (netto)

**2. FRANCESCO JOVINE SIGNORA AVA**  
(romanzo)  
Un volume di pp. 330, L. 26 (netto)

**3. PIETRO PAOLO TROMPEO IL LETTORE VAGABONDO**  
(saggi e postille)  
Un volume di pp. 220, L. 16 (netto)

**4. LUIGI BARTOLINI IL CANE SCONTENTO ed altri racconti**  
Un volume di pp. 230, L. 16 (netto)

**5. GIANI STUPARICH NOTTE SUL PORTO**  
(racconti)  
Un volume di pp. 220, L. 20 (netto)

**6. SILVIO D'AMICO DRAMMA SACRO E PROFANO**  
Un volume di pp. 230, L. 20 (netto)


**IMMINENTI: MARIO PRAZ MACHIAVELLI IN INGHILTERRA ed altri saggi**

**CARLO LINATI APRILANTE**  
(prose)

**TUMMINELLI • ROMA, CITTA' UNIVERSITARIA**

**FILTRI**  
DEPURATORI  
STERILIZZATORI  
**PER ACQUA**  
PER  
**ACQUEDOTTI - VILLE**  
**SCUOLE - PRIVATI**  
CANDELE FILTRANTI E  
FILTRO - STERILIZZANTI  
PER  
**LABORATORI - USI POTABILI**  
**INDUSTRIE CHIMICHE**  
Ing. **ROSSI & CASTAGNETTI**  
TORINO  
UFFICIO: Via Ormea, 136 - OFFICINA: Via Tirim, 13  
TELEFONO 65.716 - TELEGRAMMI: 280413





*La Colonia per  
che piace anche a* **LUI  
LEI**

L'uomo, milioni di uomini nel mondo, considerano l'Acqua di Coty la più adatta alla toletta maschile per il suo profumo fine e signorile, così come milioni di donne la usano e ne sono entusiaste perchè la trovano sostanzialmente diversa da ogni altra. Più pura, fresca e leggera l'Acqua di Coty è la sintesi perfetta di tutti i fragranti effluvi della primavera: infatti contiene l'essenza stessa dei fiori e delle frutta più scelte.

Se invece preferite un'Acqua di Colonia più aromatica e più profumata domandate l'Acqua di Colonia Coty, Capsula Rossa che, pur serbando i pregi della prima, unisce il vantaggio di profumare intensamente e a lungo.

ACQUA DI  
**COTY**  
*Capsula Verde*

SOC. AN. ITALIANA COTY • SEDE E STABILIMENTO IN MILANO

CARTA DELLA CINA  
IN 16 FOGLI

CARTA DELLA CINA  
IN 16 FOGLI

